

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 15 (1906)
Heft: 7: w

Artikel: Von der schweizer. Speisewagen-Gesellschaft
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-521929>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Abonnement

Für die Schweiz:

1 Monat Fr. 1.25
3 Monate " 3.-
6 Monate " 5.-
12 Monate " 8.-

Für das Ausland:

1 Monat Fr. 1.50
3 Monate " 4.-
6 Monate " 7.-
12 Monate " 12.-

Vereins-Mitglieder erhalten das Blatt gratis.

Inserate:

7 Cts. per 1 spaltige Millimeterzeile oder deren Raum. Bei Wiederholungen entsprechend Rabatt.



Abonnements

Pour la Suisse:

1 mois Fr. 1.25
3 mois " 3.-
6 mois " 5.-
12 mois " 8.-

Pour l'Étranger:

1 mois Fr. 1.50
3 mois " 4.-
6 mois " 7.-
12 mois " 12.-

Les Sociétaires reçoivent l'organe gratuitement.

Annonces:

7 Cts. par millimètre-ligne ou son espace. Rabais en cas de répétition de la même annonce.

Les Sociétaires payent 3/4 Cts. net p. millimètre-ligne ou son espace.

Organ und Eigentum des Schweizer Hotelier-Vereins

15. Jahrgang | 15^{me} Année

Organe et Propriété de la Société Suisse des Hôteliers

Erscheint Samstags. Parait le Samedi.

Redaktion und Expedition: Sternengasse No. 21, Basel * TÉLÉPHONE 2406 * Rédaction et Administration: Sternengasse No. 21, Bâle.

Verantwortlich für Redaktion und Herausgabe: Otto Amstler, Basel. — Redaktion: Otto Amstler; K. Achermann. — Druck: Schweiz. Verlags-Druckerei G. Böhm, Basel.



Der 1. März

ist der erste diesjährige Termin für die Bestellung von

Verdienstmedaillen

(Breloques und Brochen)

für Angestellte mit 5 oder mehrjähriger Dienstzeit.

Der Versand findet am 20. März statt. Diejenigen Mitglieder, welche hiervon Gebrauch machen wollen, werden hiemit höflich ersucht, dies vor dem 1. März dem Zentralbureau anzuzeigen, worauf ihnen der bezügliche Prospekt nebst Bestellschein umgehend zugesandt wird.

Basel, den 3. Februar 1905.

Für das Zentralbureau:

Der Chef: Otto Amstler.

Le 1^{er} Mars

est le premier terme de cette année pour la commande de

Médailles de mérite

(Breloques et Broches)

aux employés comptant 5 ou plus d'années de service.

L'expédition aura lieu pour le 20 mars. Ceux de MM. les Sociétaires qui désirent en faire usage sont priés de s'annoncer avant le 1^{er} Mars au Bureau central, qui leur fera parvenir par retour du courrier le prospectus et le bulletin de commande.

Bâle, le 3 Février 1905.

Pour le Bureau central:

Le Chef: Otto Amstler.

Fachliche Fortbildungsschule

des

Schweizer Hotelier-Vereins in Cour-Lausanne.

Anmeldungen

für den vom 1. Mai 1906 bis 15. April 1907 dauernden Jahreskurs sind

bis 31. März einzureichen.

Für Reglemente mit Aufnahmebedingungen sowie für alle weiteren Korrespondenzen sich zu adressieren an die Direction de l'Ecole hôtelière à Cour-Lausanne.

Für die Schulkommission:

Der Präsident: J. Tschumi.



Frau A. Meyer-Blumenstein, Besitzerin des Hotel Staffalp auf Staffalp 70

Patent: Herren E. Kohler, Bahnhofrestaurant der S. B. B., und A. Gellenkirchen, Hotel Bernerhof, Basel.

Von der

schweizer. Speisewagen-Gesellschaft

ist eine Antwort auf die von uns in letzter Nummer an sie gestellten Fragen eingegangen, da sie aber in keiner Weise befriedigend ausgefallen, so sehen wir uns gezwungen, etwas nachzuholen, was in nächster Nummer, gleichzeitig mit der Veröffentlichung der erhaltenen Antwort geschehen soll.

Die Redaktion.

Ein wertvoller bundesgerichtlicher Entscheid in Reklamesachen.

Der Genfer „Tribune“ wird von Lausanne geschrieben:

Im Februar 1901 schloss die Société générale suisse de publicité in Neuchâtel mit der Schokoladefabrik Kaiser & Cie. in Villars bei Freiburg einen Vertrag ab, laut dem sie während fünf Jahren zu einem bestimmten Preis eine bestimmte Anzahl Reklamen an den Tramwagen in Freiburg, Chaux-de-Fonds, Neuchâtel und Zürich anzubringen hatte. Ende Juni 1902 zog die Société générale eine Tratte auf Kaiser & Cie., deren Zahlung verweigert wurde. Die Société générale belagte nun die Firma Kaiser & Cie. vor Zivilgericht des Bezirks La Sarine in Villars. Kaiser & Cie. erhoben Gegenklage und verlangten von der Société générale 5000 Fr. Schadenersatz wegen Nichteinhaltung des Vertrags vom Februar 1901. Sie stützten die Gegenklage auf die Tatsache, dass die Société générale einzig auf den Wagen einer Aussenlinie der Strassenbahn Berns eine Reklame angebracht hatte, nicht aber auch in Zürich, und dass sie dadurch dem Gegenkläger einen Schaden von 5000 Fr. verursacht habe. Das Gericht hiess die Klage der Société générale gut bis zum Betrag von Fr. 333.35, aber ebenso die Gegenklage von Kaiser & Cie. und verurteilte erstere zur Bezahlung von Fr. 2333.35 an letztere. Dagegen rekurrierte die Société générale. Das Appellationsgericht des Kantons Freiburg schützte die Forderung der Société générale im Betrag von Fr. 333.35, aber ebenso diejenige der Herren Kaiser & Cie., reduzierte sie jedoch auf Fr. 3000.

Nun rekurrierte die Société générale an das Bundesgericht. Nach den interessanten Plaidoyers der Advokaten, Dr. Strittmatter, Neuchâtel, für die Société générale, und Bourgnon, Sohn, Freiburg, für die Fabrik in Villars, ferner dem Rapport des Bundesrichters Dr. Ernst Picot, bestätigte das Bundesgericht einstimmig den Entscheid des Appellationsgerichtes von Freiburg, wies den Rekurs der Société générale vollständig ab und verurteilte sie zudem zur Zahlung aller Kosten vor Bundesgericht.

Küchen-Reform und Küchen-Kontrolle.

In letzter Zeit wurde so manches über Küchen-Reform geschrieben, hingegen was Kontrolle anbetrifft, habe ich noch wenig gelesen. In bezug auf Küchen-Reform bin ich der Ansicht, dass jeder Hotelier sich nach seinen Gästen richten muss. Es wird stets schwer sein, eine einheitliche Reihenfolge der Speisen einzuführen. Das Hauptprinzip soll sein: Abwechslung, gut und schmackhaft.

Was ich heute hauptsächlich besprechen will, ist die Küchen-Kontrolle. Darin ist gewiss noch Mancher nicht recht einig mit sich selbst und sagt sich dann und wann: wie soll ich die Sache anfangen, um eine genaue Uebersicht über den Küchen-Konto zu bekommen? Dass eine gute und einfache Kontrolle in jedem Geschäft nötig ist, brauche ich kaum zu sagen; um wie viel mehr in der Küche, wo doch das meiste Geld ein- und ausgeht! Manchen Hotelier hörte ich schon klagen, dass er mit der Küche nichts verdiene. Bei mir ist es gerade das Gegenteil. Seitdem der Weinkonsum von Jahr zu Jahr abnimmt, muss unbedingt die Küche einen guten Teil der übrigen Spesen tragen helfen. Die Kontrolle macht sich nun wie folgt:

Alle Waren, die direkt zur Küche kommen, müssen mit einem Bon mit Gewicht und Preisangabe versehen sein. Abends werden sämtliche Bons durch den Chef oder abwechslungsweise durch einen Aids oder Lehrlingen in ein Buch eingetragen. Bei jedem Posten müssen die genauen Preise angegeben und nachher addiert werden. Mit diesem System bekommt das ganze Küchenpersonal einen Einblick, welche Summe jeden Tag die Küche an Rohmaterial verbraucht und wird dadurch zur Sparsamkeit angehalten.

Dieses Buch kommt jeden Abend zur Kontrolle ins Bureau und am nächsten Morgen wieder zur Küche. Auf diese Weise können sich auch Sekretär und Oberkellner überzeugen, dass man nur mit Geld kochen kann, ebenso lernen sie die Preise der Waren kennen. Am Ende jeden Monats ziehe ich die dreissig Tage zusammen, vergleiche die Zahl der Fremden aus meinem Journal und rechne, wie hoch die Küche pro Person zu stehen kommt (Kinder und Courriers zu halben Personen gerechnet), Prinzipal und Angestellte unbegriffen. Die Zahl der Gäste sowie das Resultat pro Kopf wird ebenfalls am Ende des Monats ins Buch des Chefs eingetragen, so dass auch er sich genau mit den Zahlen vertraut macht.

Die Auslagen der Küche variieren gewaltig je nach Zahl der Gäste, hingegen dürfen 1000 Personen im Monat Mai 1904 nicht viel mehr kosten als 1000 Personen im Mai 1905; sollte dieses anders sein bei etwaigem Chef-Wechsel, so ist daraus zu sehen, ob er zu teuer oder zu billig kocht. Das letztere könnte manchmal noch mehr schaden als das erstere. In diesem Fall muss man den Chef belehren und ihm die Zahlen vor Augen führen.

Am Schlusse des Jahres habe ich nun sämtliche Küchen-Auslagen unter meinen Augen, vergleiche sie mit den Einnahmen, und rechne wiederum, wie hoch der Gast pro Jahr zu stehen kommt. Letzteres darf bei einer Normal-Saison nur wenig variieren, etwa 1-3 Cts. pro Kopf.

Soviel über mein Kontrollsystem. Sollte mir der eine oder andere der Herren Kollegen etwas noch besseres für die Küchen-Kontrolle zu empfehlen haben, so nehme ich es dankend an. A. R. A.

Das Recht auf die Landstrasse.

Von

Rechtsanwalt Dr. G. Brennwald, Zürich.

Heute sind die Landstrassen, soweit es sich wenigstens um europäische Verhältnisse handelt, wohl ausnahmslos öffentliche Verkehrsmittel. Hierin liegt ohne weiteres das Recht ihrer freien Benützung, selbstredend innerhalb des Rahmens der Gesetze, welche der Staat zu diesem Zwecke erlassen hat. Soweit diese Vorschriften keine Ausnahme statuieren, herrscht der Grundsatz der allgemeinen Gleichheit. Jeder hat dasselbe Recht auf die Benützung der staatlichen Verkehrsmittel, der Fussgänger wie der Reiter, der Radfahrer wie der Automobilist. So erscheint es durchaus verkehrt, die Benützung der Strassen an die Grundsätze der Prävention zu fesseln. Der Fussgänger kann nicht zum Reiter sagen: „Richte dich nach mir, ich war früher da, als du!“ Dieser wiederum darf dem Radfahrer, letzterer dem Automobilisten gegenüber nicht seine älteren Rechte geltend machen, denn die Landstrasse ist öffentlich und ihrer Bestimmung gemäss für alle da, die sie benützen wollen, und denen nicht besondere staatliche Verbote hindernd im Wege stehen. Der Lauf der Zeiten wird der Strasse fortgesetzt neue Mittel des Verkehrs bringen. Erobert der Neuling seinen Platz, so hat er sich nicht nach seinen älteren Kollegen zu richten, sondern diese sind im Interesse des Verkehrs verpflichtet, ihm in gleicher Weise entgegenzukommen. Jeder Verkehr hat zur Voraussetzung die Anpassung an das Bestehende, gleichviel ob dieses älteren oder jüngeren Ursprunges sei. Praktisch ist übrigens jede Opposition gegen diesen Grundsatz missig, die Notwendigkeit der Existenz eines Verkehrsmittels hat sich stets stärker bewiesen als jedes ihm in den Weg gelegte Hemmnis. Das Fahrrad, der erste Störfriede des Strassenidylles, ist populär geworden. Sein Nachfolger, das Automobil, wird die Welt erobern, trotz aller Opposition. Wie die Dinge liegen, kann nicht mehr bezweifelt werden, dass auch der Motorwagen im Strassenverkehr aufgehört hat, eine quantité négligeable zu sein. Selbst das grosse Publikum erkennt seine ungeheuren Vorzüge der motorischen Beförderung, jedenfalls soweit der eigentliche Nutzbetrieb in Frage kommt. Neben die eigene persönliche, die fremde animalische, die eigene auf eine Maschine übertragene Kraft ist die vierte Grossmacht des Strassenverkehrs getreten, die motorische Fortbewegungskraft.

Die Politik lehrt, dass Grossmächte — soll nicht der Friede gefährdet werden — auf gegenseitiges Entgegenkommen angewiesen sind. Verständnis für die Interessen des Anderen ist unerlässliches Requisite eines jeden Zusammenlebens. Warum sollte nicht das Automobil der Menschheit seine Dienste erweisen können, ohne der Gegenstand des Abscheus und der Verwünschung zu sein? Das Rezept, welches geeignet ist, die Krisis zu beschwichtigen, ist einfach, es lautet: Vernunft, Vernunft auf beiden Seiten! Man hüte sich auf der einen Seite vor einer gesetzgeberischen Behandlung des Automobils, die, dauernd nie durchgeführt werden kann, weil sie existenzvernichtender Natur ist, man erblicke den Automobilfahrer nicht durch willkürliche und vexatorische Behandlung bei wirklichen oder vermeintlichen Uebertretungen, man sehe in ihm nicht das Objekt privater und kommunaler Ausbeutung, und man lasse ihn endlich ohne aggressive Belästigung seine Strasse ziehen. Auf der andern Seite mache sich der Automobilfahrer